Cámara de Representantes

XLVIII Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 1325 de 2017

Carpetas Nos.1162 de 2016, 2562 y 2229 de 2017

Comisión de Industria, Energía y Minería

PROYECTOS DE FRACTURA HIDRÁULICA PARA OBTENCIÓN DE GAS O PETRÓLEO

Establecimiento de la moratoria y creación de una Comisión Nacional de Evaluación Técnica

FRACTURA HIDRÁULICA PARA LA OBTENCIÓN DE HIDROCARBUROS NO CONVENCIONALES

Moratoria

EXONERACIÓN DE TASAS Y TRIBUTOS A DETERMINADAS IMPORTACIONES

Artículo 262 y sustitutivo del proyecto de ley de Rendición de Cuentas y Balance de Ejecución Presupuestal, Ejercicio 2016

UNIÓN AUTÓNOMA DE OBREROS Y EMPLEADOS DE LA COMPAÑÍA DEL GAS (UAOEGAS)

SITUACIÓN DEL SECTOR TALLERES MECÁNICOS DE AUTOMÓVILES

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 8 de noviembre de 2017

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Amin Niffouri.

Miembros: Señores Representantes Julio Battistoni, Carlos Varela Nestier, Richard Charamelo y Walter Verri.

Delegada de Sector: Señora Representante Wilma Moraes.

Invitados: Por la Unión Autónoma de Obreros y Empleados de la Compañía del Gas (UAOEGAS), señores Martín Guerra, Presidente; Pablo Sequeira, Secretario; Walter Suárez; Fabricio Sosa y Alejandro Acosta.

Por la Comisión de Seguimiento del SUCIVE, señor Marcelo Metediera, Director General de Tránsito y Transporte de la Intendencia de Canelones y contador Juan Carlos Rosales, Coordinador.

Secretaria: Señora Marcela Castrillón.

Prosecretaria: Señora Margarita Garcés.

═══════II═══════

SEÑOR PRESIDENTE (Niffouri Blanco).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Dese cuenta de los asuntos entrados.

(Se lee

LA CÁMARA DE REPRESENTANTES, EN SESIÓN DE 1º DE NOVIEMBRE, RESOLVIÓ RECTIFICAR EL TRÁMITE DADO AL PROYECTO DE LEY SOBRE NORMAS DE PROMOCIÓN DE EMPRENDIMENTOS, C/2522/17, QUE SE ENCONTRABA A ESTUDIO DE ESTA COMISIÓN, DESTINÁNDOLO A LA COMISIÓN ESPECIAL DE INNOVACIÓN, CIENCIA Y TECNOLOGÍA.

LOS SEÑORES REPRESENTANTES SAÚL ARISTIMUÑO, JULIO BATTISTONI Y CARLOS VARELA NESTIER, PRESENTAN CON SU CORRESPONDIENTE EXPOSICIÓN DE MOTIVOS, EL PROYECTO DE LEY DE FRACTURA HIDRÁULICA PARA LA OBTENCIÓN DE HIDROCARBUROS NO CONVENCIONALES. Moratoria (C/2562/17. Rep.838). Se remitió por correo electrónico el día 3 de noviembre.

CONVOCATORIA A LA SEÑORA MINISTRA DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA. Los señores Representantes Amín Niffouri y Pablo Abdala remiten nota por la que solicitan se convoque a la señora Ministra de Industria, Energía y Minería a fin de que se informe sobre las negociaciones de la Regasificadora y el correspondiente contrato de entendimiento con la empresa Shell. Se remitió por correo electrónico el día 7 de noviembre.

MOVIMIENTO URUGUAY LIBRE. Solicitud de audiencia a efectos de ampliar información sobre el proyecto de ley de moratoria a la técnica de *fracking.* Se remitió por correo electrónico el día 8 de noviembre).

——Junto con el diputado Abdala, entendemos conveniente, y queríamos plantearlo en la Comisión, recibir a las autoridades del Ministerio de Industria por el tema de la regasificadora y el contrato de entendimiento con la empresa Shell. Como es sabido, ya ha estado planteado también a nivel de los distintos entes. Nos parece importante que la Comisión conozca de primera mano cómo se viene desarrollando ese tema.

(Ingresa a Sala una delegación de la Unión Autónoma de Obreros y Empleados de la Compañía del Gas, Uaoegas)

——La Comisión da la bienvenida a la delegación de Uaoegas, integrada por su presidente, Martín Guerra; su secretario Pablo Sequeira, y por los señores Walter Suárez, Fabricio Sosa y Alejandro Acosta, quienes nos solicitaron ser recibidos para contarnos su situación.

SEÑOR ACOSTA (Alejandro).- Les agradecemos que nos hayan recibido.

Vamos a entregarles un documento para que puedan ir siguiendo la exposición.

Como decíamos en la Comisión de Legislación del Trabajo, nuestra presencia en los ámbitos parlamentarios ha sido una constante, más aún en este último año.

Hoy venimos a agregar un capítulo más a una de las situaciones más complejas que estamos atravesando, que tiene que ver con el servicio público de gas natural, que

involucra las empresas Conecta y Montevideo Gas. Por un lado, como ustedes saben, se ha ido desplegando una estrategia de parte de la concesionaria Petrobrás, que tiene el 100% del paquete accionario en Montevideo Gas y el 55% en Conecta, y ha variado su forma de encarar esta concesión, por lo menos desde hace un par de años, pero sobre todo desde que el contexto político- institucional en Brasil cambió a comienzos de este año, cuando se oficializa que no iba a concretarse el acuerdo con Ancap. En su momento se habló del 50%; había contrato firmado que nunca se llevó acabo. Las propias autoridades de Petrobras decían que si es el cien es el cien, demostrando un poco cuál era la posición que tenían.

A partir de que cae ese acuerdo con Ancap, por las razones que quizás son de público conocimiento, ha habido un viraje que implica, por un lado, establecer dos demandas arbitrales -como decíamos en nuestra última comparecencia a la Comisión- : una en Montevideo Gas y otra en Conecta. En el caso de Conecta están planteados unos US$ 50.000.000 como mínimo, porque se reserva el derecho de ampliar la demanda económica contra el Estado, si así lo entiende. Para el caso de Montevideo Gas, por lo menos en nuestro conocimiento, no está planteada la cifra concreta, pero estimamos que no será menos que eso, debido a que Conecta tiene cinco mil usuarios y Montevideo Gas cuarenta mil. El volumen del negocio es mucho mayor. Entonces, Montevideo Gas no estará pidiendo menos de eso.

A esto se le ha sumado un ajuste brutal contra los trabajadores y contra los usuarios que, básicamente, se resume en no tener inversiones.

Se han largado algunas promociones comerciales, que si no fueran trágicas darían para la risa. Es decir, se hizo todo un movimiento en la interna de Montevideo Gas, mencionando que iba a haber una promoción que consistía en dar US$ 300 a los usuarios que se pasaran de un uso a dos usos, o sea de tener solo cocina a cocina y agua caliente sanitaria. Cuando uno leía la letra chica decía que la promoción estaba vigente hasta marzo del año que viene o hasta llegar a cien usuarios. Por lo tanto, simplemente era una tomadura de pelo.

Por otra parte, vemos que en el contrato de concesión se establece que este contrato junto con el pliego de condiciones de la licitación y la oferta -que, en su momento, en el año 1994, presentó Gaz de France- forman un paquete que hay que tener en cuenta para analizar la concesión. Claramente se establece un nivel mínimo de prestación del servicio, niveles mínimos de calidad, seguridad y eficiencia -como dice la cláusula 12 del Anexo II del pliego-, los cuales se ven resentidos si no tenemos los suficientes trabajadores como para poder llevarlo a cabo.

Analizando nuevamente esta documentación, lo primero que nos surge como concepto -ustedes lo tienen en la primera hoja- es que tenemos un servicio público, que fue concesionado por treinta años. Que es un servicio público no es una interpretación de los trabajadores. A texto expreso, en este contrato de concesión, en el pliego de condiciones, cuando se define en la página 3 del contrato qué es la concesión dice que "[…] es un régimen jurídico de explotación del servicio público de producción y distribución de gas por cañería en el área de servicio y en las redes accesorias interconectadas a redes del área de servicio que fueran oportunamente autorizadas […]", etcétera. ¿Por qué dice producción? Porque en el año 1994 todavía se producía el Gas que se distribuía en base a nafta liviana que vendía Ancap para la compañía del gas. El proceso de craqueo y de generación del gas se hacía en la planta que estaba en la rambla sur, que hoy es un esqueleto. En su momento se dijo que iba a ser un museo y creemos nosotros que hoy está en la nada.

Más adelante, en cuanto a cuál es el objeto de concesión dice: "El Estado otorga al Consorcio el derecho de explotar, con las modalidades y bajo las condiciones establecidas en el Pliego, la Oferta y el Contrato el servicio público de producción y distribución de gas […]". Podríamos citar innumerables veces donde el contrato de concesión dice que lo que se está concesionando es un servicio público. ¿Por qué hacemos tanto énfasis en esto? Porque esto no es una empresa privada solamente. Es una empresa que se rige bajo el ámbito privado, pero gestiona un servicio público concesionado. En particular, en el caso de Montevideo Gas es una empresa que fue intervenida por el Estado en el año 1973, que fungía bajo un régimen de comisión interventora, con dos delegados del Poder Ejecutivo y uno electo por los trabajadores.

Por lo tanto, esa es la característica general que tiene esta actividad; se concesionó un servicio público. Es más, si vamos a la oferta que presentó Gaz de France el 6 de mayo de 1994 -ustedes verán al final de la primera hoja- dice: "El Poder Ejecutivo confirma la importancia que le presta al servicio de gas otorgándole el carácter de servicio público, concesionándolo por primera vez en su historia". Esto bajo el subtítulo de "Un servicio público para los uruguayos". O sea, quien se presenta y es adjudicatario está reconociendo que lo que se está concesionando es un servicio público y que el Estado uruguayo le dio esa condición. Digo esto porque a veces hay interpretaciones que dicen que esto no es un servicio público.

Fue concesionado por treinta años. Ahora bien, este servicio público tiene un componente esencial que es qué se le presta a los usuarios, qué tipo de servicios. Como decíamos, el pliego habla de que tienden a asegurarse determinados niveles de calidad, seguridad y eficiencia. Hoy en día, la realidad planteada en la empresa Montevideo Gas es que, no solo procuran establecer una congelación de salarios por dos años, sino que hay una fuerte ofensiva con mucho dinero, a pesar de que después dicen que no tienen dinero para otras cosas, para incentivar a los compañeros que están en edad de jubilarse a que se vayan. Hay una lista de treinta anotados.

En el ámbito de negociación colectiva, lo que han manifestado es que no tienen intención de reponer a casi nadie. Por lo tanto, ya arrancamos con esa baja. Pero en las últimas semanas se le ha sumado lo que, en un principio, era una especie de amenaza en cuanto a que si el Poder Ejecutivo intenta que se apliquen las pautas del Consejo de Salarios que tiene definidas, se mandaría gente al seguro de paro.

Pero en las últimas dos semanas transformaron esa amenaza en una realidad porque le enviaron un comunicado al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, informándole que quieren mandar cincuenta y cinco trabajadores al seguro de paro -más o menos, el 30% de la plantilla laboral-, los que se sumarían a los cargos que no serán cubiertos cuando se hagan efectivas las jubilaciones.

Esto se haría en forma rotativa, por un año, y comenzaría antes de fin de año, con una lista de veintidós compañeros. Al Ministerio de Trabajo y Seguridad le informaron cuántos trabajadores de cada sector van a ser enviados al seguro; no se sabe los nombres, pero sí cuántos de cada sector.

El día de hoy asistiremos a una convocatoria del Consejo de Salarios, y la empresa, supuestamente, va a comunicar, formalmente, la situación al sindicato, porque el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social ya lo hizo.

Lo que detallamos en el documento que entregamos a los señores diputados es lo que está pasando con la cantidad de trabajadores con que se cuenta actualmente y qué cosas no estamos pudiendo hacer. En realidad, podemos mencionar infinidad de hechos, pero intentamos hacer un resumen y hacer referencia a cinco o seis grandes elementos.

La Ursea, en 2014 -es lo primero que ve al final de la página-, dispuso en el reglamento de instalaciones fijas de gases combustibles que las distribuidoras tienen que inspeccionar las cañerías internas de los usuarios en forma periódica, por lo menos, una vez cada cinco años. Este organismo, le dio plazo a Montevideo Gas y Conecta -gestionadas por Petrobras-, hasta principios de 2015, para empezar a hacerlo, pero como no se pudo cumplir, Petrobras pidió que se le extendiera el plazo, lo que se le concedió. De todos modos, a fines de 2017 todavía no se ha hecho una sola inspección. ¿Por qué? Porque no hay personal suficiente para hacerlo; la propia empresa, cuando teníamos negociaciones bipartitas -que ahora están cortadas-, nos dijo que no tenía personal para realizar esa tarea. Por lo tanto, se está incumpliendo una obligación de seguridad con el usuario.

Y digo más: lo último que hizo Petrobras fue intentar presionar al Ministerio de Industria, Energía y Minería para que pase a las tarifas US$ 1.000.000 por año, que es el costo que tendrían estas inspecciones con personal tercerizado.

Es importante saber que para hacer las inspecciones solo se requiere un manómetro de agua en U, y una persona; esa es toda la tecnología que se requiere. Entonces, el costo de US$ 1.000.000, por año, que se quiere traspasar a las tarifas -que es lo último que planteó Petrobras- no solo parece exagerado, sino una forma de hacer algún negociado.

El otro tema al que nos queremos referir tiene que ver con las horas extra en guardias de emergencia. La semana pasada ocupamos las instalaciones de Montevideo Gas y Conecta, y el día que comenzamos la ocupación se presentó una de estas situaciones, porque uno de los dos trabajadores que están de guardia en las cuadrillas para atender los escapes tuvo un problema de salud, y no había alguien más para cubrirlo. Por lo tanto, otro trabajador, que había hecho el turno anterior, se quedó para cubrirlo; por tanto, trabajó dieciséis horas seguidas para que los usuarios de gas contaran con alguien si se producía un escape en la calle. Debe tenerse en cuenta que tenemos una red a 4 bar de presión, y caños de transporte que llegan a 180 milímetros de diámetro.

En realidad, cuando funcionaba la Compañía del Gas había cuatro trabajadores asignados a las cuadrillas de emergencia. Por lo tanto, si faltaba uno, los otros tres podían cubrirlo, a pesar de que nadie pudiera quedarse a hacer horas extra, pero hoy esa posibilidad no existe. Entonces, las guardias de emergencia, muchas veces, se sostienen con la realización de horas extra, aunque los trabajadores no están obligados a hacerlas.

Es claro que la empresa apuesta a que el trabajador se quede a hacer horas extra para cubrir la guardia de emergencia del sector de las calles, lo que viola el apartado 2 del pliego de condiciones, que dice: "El adjudicatario deberá contar las 24 horas del día, todos los días del año, sin excepción, con suficiente personal idóneo para cubrir situaciones de emergencia". Lo dice el pliego de condiciones, no nosotros. Por lo tanto, se está violando lo que allí se establece; quizás se le preste atención cuando suceda un accidente grave en la calle y no haya personal para cubrirlo.

Por otro lado, en la página tres del documento que entregamos se hace referencia a las licencias que no se pueden tomar. En realidad, a los trabajadores de algunos sectores se les ha ido postergando la licencia porque no hay nadie que los cubra, pero los puestos de trabajo siguen existiendo. Sin duda, esta situación hace que algunos trabajos se vean atrasados, ya que una sola persona no puede hacer todos los trabajos correspondientes, por ejemplo, al sector de servicios técnicos; en teoría, este sector debe contar con tres trabajadores, pero actualmente hay uno solo porque los otros dos están enfermos.

También queremos referirnos a los medidores defectuosos que no se reemplazan. Desde 2002 a 2005 se instalaron, aproximadamente, cinco mil medidores, de la marca Nuovo Pignone, que tienen problemas de fabricación. En realidad, a los medidores normales, y que están en buenas condiciones, se les desgasta el mecanismo por el funcionamiento mecánico, lo que hace que empiecen a medir con menos precisión a medida que pasa el tiempo. Ello implica que haya que sacarlo, recalibrarlo, repararlo y se vuelve al parque. Por supuesto, esa falla perjudica a la empresa, porque los medidores van midiendo con menos precisión. De todos modos, lo que se descubrió hace un par de años es que los medidores Nuovo Pignone miden en contra del usuario porque tienen defectos de fábrica; por eso eran tan baratos. En realidad, por múltiples vías hemos intentado que la empresa realice la renovación de estos medidores, pero no lo hemos logrado; además, no se puede hacer por falta de personal.

Por otro lado, queremos referirnos a los inspectores de consumo. Hace unos años, antes de la privatización, contábamos con un cuerpo de uno cinco o seis inspectores de consumo, pero hoy quedan solo dos, aunque hay un tercer puesto para cubrir, que estaba ocupado por el señor Washington Beltrán, que falleció. Por lo tanto, actualmente tenemos cientos de inspecciones pedidas por los usuarios que no se realizan. Esto sucede porque cuando a alguien le llega una factura muy alta, llama para saber qué pasa; generalmente, eso ocurre cuando hay una fuga, porque el medidor corre continuamente. Como dije, esas inspecciones no se llevan a cabo porque no tenemos suficiente personal; en el mejor de los casos, se atienden a los tres o cuatro meses de realizada. Además, el jefe del sector mandaba a eliminar del sistema los reclamos para no tener atraso, pero eso se detuvo porque nosotros lo íbamos a denunciar. En determinado momento, a un compañero se le mandó eliminar cuatrocientas solicitudes de inspecciones, pero como nosotros nos enteramos, y amenazamos con que lo íbamos a denunciar, se dejó de hacer.

Por último, quiero referirme a las válvulas, aunque podría hablar de muchas cosas más. En realidad, las válvulas constituyen un mecanismo de cierre que sectoriza las redes, porque si se produce un problema grave en parte de la red, se corta el suministro a través de ellas a fin de evitar el peligro y proceder a la reparación. Por supuesto, esas válvulas requieren un mantenimiento periódico, porque están ubicadas en cámaras que están en la calle, que muchas veces se llenan de mugre, y hay que probar el mecanismo para saber si funcionan, ya que si están trancadas no se puede llegar al escape; reitero que tienen 4 bar de presión. Entonces, si se produce un escape y la válvula no funciona, en el lugar se debe pensar qué se puede hacer. Pero como dije, el mantenimiento no se lleva a cabo porque falta personal.

Por lo tanto, hoy estamos cumpliendo con menos del mínimo necesario de lo que establece el pliego de condiciones del contrato de concesión. Pero aún así, Petrobras está planteando reducir la plantilla, porque dejaremos de contar con los treinta trabajadores que se anotaron para jubilarse -la mayoría no se va a reponer- y los cincuenta y cinco que serán enviados al seguro de paro. Sin duda, eso impedirá que podamos cumplir con los estándares planteados en el contrato de concesión y el pliego de condiciones.

Con todo esto intentamos demostrar que el envío de los trabajadores al seguro de paro no es solo un problema del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y de los Consejos de Salarios, porque no contaremos con personal para brindar un servicio correcto a los usuarios

La oferta de Gaz de France con respecto a los trabajadores establecía claramente, que había que "utilizar las capacidades y potencialidades del personal, establecer un verdadero plan de capacitación con medios y políticas adaptadas y seguidas a corto y largo plazo, buscar las bases de un convenio laboral y de una relación estable de confianza con el sindicato y el personal."

Esto es algo que Petrobras tomó como una obligación, porque cuando asumió no se realizaron modificaciones contractuales. Lo último que se estableció fue en el año 2002, y Petrobras asumió a mediados de 2006; por tanto, no hubo nada que cambiara estas obligaciones. Pero, a su vez, el contrato sostiene claramente que todo el personal de la compañía debía ingresar con las mismas condiciones laborales que revestía al momento de darse la concesión. Por supuesto, esto no se cumplió, porque en 1994 éramos más de cuatrocientos cincuenta los trabajadores, y hoy somos ciento noventa.

En determinado momento, Gaz de France dijo que había que reducir personal -incumpliendo su propia oferta, que forma parte de las obligaciones de la empresa actual-, y nosotros preguntábamos con qué gente se iba a brindar el servicio. A la prueba está: de cuatro trabajadores asignados a una cuadrilla pasamos a dos, quienes tienen que realizar horas extra cada vez que se da un inconveniente.

A su vez, hay otro elemento a tener en cuenta, que es concomitante al contrato de concesión, al pliego de condiciones y a la oferta. Me refiero a que tenemos un convenio de estabilidad laboral. En ese sentido, en la penúltima página del documento que entregamos podrán ver una transcripción del convenio colectivo, que dice: "1. Cláusula de empleo.

Distribuidora de Gas de Montevideo S.A.- Grupo Petrobras asegura a sus empleados que frente a posibles reestructuras, incorporación de nuevas tecnologías o disminución de mercado, habrá de capacitar y relocalizar -en la misma u otra área de trabajo- a los empleados involucrados. La obligación que asume la Empresa en cuanto a la relocalización de personal, no habrá de regir en caso de que un empleado haya de ser cesado por la causal 'notoria mala conducta'".

Es claro que lo que establece la última cláusula no tiene que ver con los treinta trabajadores que están por jubilarse, y menos con los serán enviados al seguro de paro.

Entonces, nosotros vemos que la actitud de Petrobras contra el Estado, contra los uruguayos, intentando sacar esos millones de dólares sin fundamentos sólidos, implica llevar por delante el pliego de condiciones, el contrato de concesión, la oferta y el convenio colectivo, y por eso le pedimos a los poderes públicos que intervengan.

Como ustedes saben, le hemos pedido al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social que trabaje desde allí para hacer respetar el convenio colectivo. Además, el Ministerio de Industria, Energía y Minería, el día de ayer, sacó un comunicado que dice que seguirá velando por el estricto cumplimiento de la normativa vigente y los contratos con dichas concesionarias. Por tanto, por las razones que acabamos de esgrimir, si se reduce el personal se estará incumpliendo el contrato pues ello no permitirá brindar el servicio adecuado.

Entendemos que, en función de ese comunicado y frente a la amenaza de Petrobras de cerrar las distribuidoras de gas si no hay regasificadora -que se lo dijo al Ministro de Trabajo y Seguridad Social en una reunión y se lo comunicó al Poder Ejecutivo-, el ministerio debería brindar las condiciones y decir: "Vamos a trabajar para que eso no suceda. Si Petrobras quiere cerrar, el servicio va a seguir. Hay cuarenta y cinco mil usuarios y doscientos cincuenta puestos de trabajo".

Pero, más allá de eso, tenemos un diferendo que trataremos de saldarlo de alguna manera -vamos a hacer lo que tengamos que hacer-, pero en el mismo comunicado del ministerio se habla de que hay que hacer cumplir el contrato y, para nosotros, eso se está violando.

Hoy esperamos que en la negociación con el consejo de salarios en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social por lo menos haya un posicionamiento que permita revertir o que no se continúe enviando trabajadores al seguro de paro.

¿Qué venimos a pedir a la comisión? Los esfuerzos necesarios para trabajar a fin de hacer cumplir el contrato, el pliego de condiciones, para que el servicio no decaiga, para que no tengamos un problema grave por la reducción de personal y, a su vez, hacer los máximos esfuerzos para que, en conjunto con otras autoridades públicas, se enfrente la actitud de Petrobras.

Ya pasamos una situación muy jorobada con Gaz de France en los años 90 y principios de 2000. Ahí asistimos a que Gaz de France hacía prácticamente lo que quería. Inclusive, hablando de problemas de seguridad, hay que recordar que durante mucho tiempo denunciamos que la red de hierro fundido perdía el 40% del gas que se fabricaba o se compraba en Argentina después de 2002. Cuando viene Petrobras tiene que reconocer esa realidad y en el primer gobierno de Vázquez se plantea como una necesidad para el traspaso de la concesión que se haga esa renovación. Además, era vital para la propia empresa no perder casi la mitad de la materia prima que vende. Hoy tenemos 50.000 metros cúbicos más por día a partir del nuevo contrato que se firmó entre Ancap y Enarsa. Tenemos un gas que, en términos generales, está un 30% más barato en su estructura tarifaria. Por eso decimos que tenemos todas las posibilidades de mantener la empresa. Pero la actitud de Petrobras está orillando que la empresa pierda usuarios y nos amenaza con cerrarla.

Entonces, a partir de allí, es que nos permitimos solicitar a todos los poderes públicos -fuimos a la Comisión de Legislación del Trabajo, a los ministerios y hoy estamos acá- que se enfrente esta situación porque lo que puede quedar por el camino, reitero, son los cuarenta y cinco mil usuarios y doscientas cincuenta familias que dependen de esto.

SEÑOR VARELA NESTIER (Carlos).- En primer lugar, quiero saludar a la delegación con la que, en estos años, nos hemos encontrado en innumerables oportunidades, no siempre para buenas noticias sino que, en general, para dar noticias de la relación de los trabajadores con la empresa.

Creo que acá hay dos planos que debemos atender. Uno tiene que ver con la relación entre los trabajadores y la empresa que, por supuesto, hace a la temática de esta comisión, que más de una vez hemos atendido y generado espacio de diálogo y negociación para resolver conflictos, y otro -que particularmente me preocupa- que amerita que tengamos algún tipo de intervención, que refiere al documento que presentaron los trabajadores que señala, tanto en la página 2 como en la 3, denuncias que, desde mi punto de vista, son de extrema gravedad, ya que afecta directamente la seguridad de los usuarios. Nosotros, como responsables parlamentarios de una comisión, no podemos dejar pasar por alto esta situación sin tener todos los elementos de juicio para actuar en consecuencia.

Cuando aquí se señala lo que refiere a la inspección de las cañerías, la falta de recursos humanos para atender las emergencias, los medidores defectuosos, los inspectores de consumo que faltan o las válvulas que no se adecuan permanentemente

para su mejor funcionamiento, lo que se está poniendo en tela de juicio es la propia vida de la gente.

Por tanto, creo que como comisión debemos solicitar toda la información a los organismos correspondientes y a la propia empresa para que responda. No es la primera vez -yo tengo una larga relación con el sindicato de los trabajadores del gas desde la época de la Junta Departamental- que han hecho denuncias fundadas sobre los temas de seguridad. Con los años, se demostraron que algunas de ellas eran absolutamente ciertas, lo que llevó, por ejemplo, a la modificación y al cambio de las cañerías. Me refiero a cuando los trabajadores denunciaban permanentemente el estado defectuoso de las mismas y el riesgo que ello implicaba para la vida humana. De hecho, en aquellos años, algunas desgracias sucedieron.

Por ende, propongo que la comisión cite a todas las autoridades a efectos de tener una respuesta al respecto, ya que este asunto está relacionado directamente con otro tema que acá se planteó, que es la falta de recursos humanos necesarios para que las tareas se cumplan adecuadamente.

Como se sabe, luego de que se retire la delegación, mantendremos una conversación entre nosotros y consideraremos la agenda de citaciones que es absolutamente imprescindible. También propongo que nos relacionemos con la Comisión de Legislación del Trabajo a los efectos de actuar sobre los señalamientos que nos acaban de notificar los integrantes del sindicato, referente a las relaciones laborales que se han tensado hasta llegar a situaciones intolerables con la empresa que en este momento tiene en sus manos el suministro de gas en Montevideo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Compartimos plenamente lo expuesto por el señor diputado Varela Nestier. Haremos un seguimiento como ya lo ha hecho esta comisión que ha estado en contacto permanente con el sindicato, inclusive, en una oportunidad hemos estado en la propia empresa en ocasión de una ocupación. También en algún momento hemos citado al Parlamento a la empresa Petrobras cuando hubo conflicto.

Creo que amerita convocar a las distintas autoridades involucradas en el tema y, sin duda, a la empresa para hablar de estos temas que no solamente afecta al colectivo de los trabajadores sino que también termina afectando el riesgo para muchos usuarios del servicio del gas.

Agradecemos vuestra presencia, y seguiremos en contacto para comentarles los distintos pasos que haremos como comisión.

(Se retira de Sala una delegación de la Unión Autónoma de Obreros y Empleados de la Compañía del Gas, Uaoegas)

SEÑOR VARELA NESTIER (Carlos).- Solicito que se invite a la Ursea con la presencia de los trabajadores del gas, a efectos de tomar conocimiento de los señalamientos que los trabajadores realizaron con relación a aspectos que, desde mi punto de vista, afectan -creo que en eso coincidimos todos- la seguridad de los usuarios del gas en Montevideo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si estamos todos de acuerdo, vamos a invitar a la Ursea por el tema planteado por la delegación.

(Apoyados)

(Ingresa a sala una delegación de la Comisión de Seguimiento del Sucive)

——La Comisión tiene el agrado de recibir a una delegación de la Comisión de Seguimiento del Sucive, integrada por el señor Marcelo Metediera, director general de

Tránsito y Transporte de la Intendencia de Canelones, y el señor Juan Carlos Rosales, coordinador de Sucive, a efectos de analizar la inquietud del Centro de Talleres Mecánicos con respecto a las plantas de Inspección Técnica Vehicular en todo el país.

La actividad que realizan estas plantas no es muy conocida por los ciudadanos. En este sentido, quiero plantear un tema particular. Hace unos días me detuvieron unos inspectores de tránsito aquí en Montevideo y me preguntaron de qué año era el automóvil. Les dije el año y me informaron que había un convenio del Congreso de Intendentes o del Sucive y que se inspeccionaba de determinados años para atrás. Pensé que la inspección técnica vehicular se hacía solo en Montevideo, pero me dijeron que es en todo el país. Yo soy canario y no estaba informado. Nos gustaría que nos aclararan estos temas.

SEÑOR METEDIERA (Marcelo).- Antes que nada, quiero agradecer la invitación y excusar al señor César García, que tuvo una dificultad médica con su madre y no pudo concurrir.

Empiezo por el final. En realidad, lo que hay es una norma departamental de Montevideo que controla, fiscaliza a aquellos vehículos que no tienen inspección técnica vehicular. Por lo tanto, el vehículo que no la tenga es pasible de ser sancionado con una multa.

Concretamente, se dieron algunas situaciones en Canelones, en Lavalleja y en Colonia. El tema estuvo puesto en el Sucive anterior arriba de la mesa para buscar las alternativas necesarias a efectos de discutir esa situación, porque no deja de ser una limitante de circulación en un departamento. Si bien hay otros departamentos que pueden estar haciendo inspecciones técnicas vehiculares, en este caso aplica una sanción que a priori no parece razonable. Entonces, se está procesando una discusión para buscar una salida a esa situación. Pero es una norma departamental, no es un acuerdo Sucive.

En cuanto a las inspecciones técnicas venimos trabajando en el marco del congreso. En materia de tránsito hay un montón de cosas permanentemente. Esa condición que tiene el país, donde cada Intendencia tiene su autonomía, implica contar con diecinueve libritos para cada uno de los temas. Recién estábamos viendo uno de los casos concretos.

Hemos empezado a trabajar en un proceso de unificaciones. Se ha aprobado y acordado el Permiso Único Nacional de Conducir, cuyo proceso finaliza este mes con la inclusión de Montevideo y Colonia. La Intendencia aprobó la unificación de los códigos, descripción y valores de multa en todo el país. Estamos trabajando con más fuerza en algunos temas que en otros, particularmente en la fiscalización móvil y en la fiscalización nacional a nivel de Sucive, en materia de patente de rodados.

El tema de la inspección técnica vehicular en realidad está arriba de la mesa pero, en este momento, no se está trabajando en profundidad, dándole prioridad a ese otro ordenamiento. Nosotros venimos de Brasil, de la Comisión de Mercosur y entendemos que necesitamos unificar estas cosas para seguir avanzando en el ámbito Mercosur. ¿Qué quiero decir con esto? Que si no tenemos unificado a nivel de país una única forma de controlar, de fiscalizar, de multar, de emitir un documento, es difícil enganchar un montón de situaciones.

SEÑOR VERRI (Walter).- Coincido con esto. El tránsito es muy dinámico y, por suerte, la seguridad en el tránsito avanza rápidamente.

El tema que nos llevó a convocarlos es un tanto diferente al simple dato de la inspección técnica vehicular. El detonador fueron los talleres mecánicos que vinieron a

plantear su preocupación e inviabilidad económica, en función de que los que trabajan en regla y cumplen con todas las normativas y estándares de calidad, quedan fuera de precio, de acuerdo con lo que pretenden pagar casi todas las aseguradoras.

En conclusión, las aseguradoras, para bajar costos -natural objetivo de cualquier empresa-, dan una partida de dinero al asegurado, quien arregla el vehículo en un taller clandestino; no siempre con las normas de calidad y de seguridad adecuadas ni repuestos adecuados, lo cual genera un problema de seguridad en el tránsito. Esa es la razón de la convocatoria a la Unasev y a ustedes por el lado del Sucive. Obviamente, con esa visión que tienen los talleres mecánicos es muy preocupante el tema.

¿Qué tiene que ver la inspección técnica vehicular? Queremos saber cómo estaban trabajando en ese tema, porque una de las condiciones podría ser que un vehículo después de que siniestre tenga que pasar obligatoriamente por la Inspección Técnica Vehicular. Es cierto que el resorte de las aseguradoras corre por otras regulaciones que no son las de ustedes, pero las exigencias en cuanto a que el vehículo pueda circular en la calle, pueden ayudar a la solución. Esa fue un poco la razón por la cual fueron convocados.

Ustedes agregaron un ingrediente que yo desconocía, pero la ignorancia de las leyes no sirve de excusa. En mi departamento, Paysandú, tenemos la inspección técnica vehicular, pero no se lleva a la práctica. Nos la cobran, o nos la cobraban -ahora no sé con la patente única- pero no se realiza; no hay ningún taller especializado en hacerla. Conclusión: no tengo inspección técnica. ¿Podría ser la solución que la Intendencia de Montevideo, que es la que tiene un sistema aceitado, autorizara a los que quieran hacerlo en otro departamento, para que después fuera validado en el departamento de origen cuando decidan hacerla obligatoria o realizarla efectivamente? Todos los diputados del interior tenemos que venir todas las semanas a Montevideo. Yo vengo en el auto; nunca me pararon, pero el día que me paren me va a pasar lo mismo que al diputado Niffouri Blanco, y la verdad es que no me costaría nada llevarlo a un centro de inspección de Montevideo y tener la homologación, que podría ser considerada de carácter nacional. No sé si lo siguen cobrando con la patente… Antes, por lo menos en Paysandú, se cobraba como una tasa con la patente. Ahora no sé. La cobraron durante años todos los gobiernos, y mire que esto no es un problema del intendente actual, y nunca se cumplió. No sabía que la Intendencia de Montevideo estaba fiscalizando eso, poniendo una restricción severa a la libre circulación. Yo no estoy en condiciones de circular, si fuera el caso, porque no tengo la inspección técnica vehicular de mi gobierno departamental, en el cual tengo mi auto empadronado, vivo, tengo mi residencia. Este no era el tema de hoy, pero es interesante el análisis.

El tema es el que les planteé: la necesidad de que, de repente, a través del Sucive, se instrumenten mecanismos que lleven a exigencias de inspecciones técnicas, una vez que el vehículo siniestra y es reparado. Si rompe el parabrisas capaz que no es necesario, pero si rompe el tren delantero seguramente lo sea. Todo tiene su límite. Me parece que por allí pasa el planteo a ustedes como responsables del Sucive.

SEÑOR VARELA NESTIER (Carlos).- En el mismo sentido que planteaba el diputado Verri, quiero decir que la preocupación surgió a partir de un hecho fortuito, que fue la presentación de los talleres mecánicos, por un diferendo que tienen con las aseguradoras. A partir de ahí se desencadenaron varias inquietudes sobre las que, tal vez, nosotros podamos colaborar desde el punto de vista de la legislación; por eso estamos haciendo estas rondas. Tienen que ver, en primer lugar, con la preocupación que todos tienen por distintas razones -los talleres y también nosotros- con relación a la formalidad de los talleres mecánicos a los cuales la gente lleva a reparar sus vehículos.

La posible proliferación de talleres no formales o que no den todas las garantías afecta dos cosas esenciales: la formalidad del sistema, perjudicando a aquellos que aplican las normas vigentes, desde el punto de vista de la regulación del trabajo, de los aportes tributarios, etcétera, pero también a la seguridad en el tránsito, en el sentido de que los vehículos que salen reparados no tienen control posterior de alguien o de alguna institución que asegure que esa reparación está bien hecha. Los propios talleres nos señalaban que eso contribuye a la formalidad, porque detectaría las prácticas no recomendables, para garantizar que ese vehículo está apto para circular. De ahí surge nuestra preocupación, que planteamos a los integrantes de Unasev, a quienes les pareció que era legítima y que teníamos que seguir avanzando. También se la planteamos a ustedes, porque nos parece que, tanto Unasev como Sucive, en los últimos años, han contribuido a eliminar la situación absurda que teníamos de diecinueve repúblicas dentro del país. Se han dado pasos muy importantes; todavía quedan otros por dar, pero este capítulo nunca lo encaramos -hablo en términos generales- y puede ser causa de muchos problemas que pueden suceder en el tránsito que tal vez no se hayan detectado. Un vehículo que circula sin estar en condiciones, más allá de las inspecciones técnicas que pueden hacer en algún departamento, termina siendo un problema en un tránsito que cada vez es más caótico por la cantidad de autos, camiones, ómnibus, motos y ahora bicicletas que hay en la ciudad.

No tiramos el problema a ustedes. Nos ofrecemos a trabajar, a colaborar, a fin de que, entre todos, encontremos marcos jurídicos que contribuyan, insisto, en los dos sentidos: respaldar aquel que trabaja en la formalidad y generar condiciones de mercado que sean las apropiadas, y no que se beneficien posiciones de poder, como pueden ser las aseguradoras, ni que la ilegalidad distorsione ese mercado. Fundamentalmente, creo que lo que más nos preocupa en esta Comisión es asegurar la seguridad -valga la redundancia- de aquellos que transitamos por las calles de cualquier lugar de este país.

SEÑOR CHARAMELO (Richard).- Comparto las expresiones vertidas por los compañeros.

Por otro lado, más allá de la preocupación de los talleristas por la informalidad de algunos talleres, creo que en algunos lugares esto se da por situaciones muy particulares, como la precariedad de los trabajadores, quienes debido a la falta de trabajo no tienen otra opción laboral. Por supuesto, entiendo que los operadores de seguros necesitan contar con una factura para hacer el pago, que es algo que es prácticamente nulo, pero es no es lo que más preocupa.

En realidad, lo que me interesa resaltar -he hablado con algunas empresas aseguradoras al respecto- es que sería importante, teniendo en cuenta que mucha gente de distintas localidades de Canelones, por ejemplo, viene a trabajar a la capital, que las rutas están congestionadas y que el parque automotriz ha crecido mucho, que se realizaran controles vehiculares. De pronto, se podrían hacer acuerdos con empresas privadas para que llevaran a cabo el control de los vehículos, lo que permitiría que estos pudieran funcionar bien en las rutas. Creo que de esta manera dicho control no tendría que ser realizado por el Estado o las intendencias; inclusive, podría ser algo parecido a lo que realiza el Sucta.

Hago este comentario porque hay mucha gente interesada en el tema, y creo que sería importante avanzar en ese sentido, sobre todo para generar igualdad y para que solo circulen por la calle aquellos que tengan un vehículo en condiciones.

Solo quería hacer este comentario y decirles que estamos a las órdenes para colaborar en este sentido. Como dije, he tenido varias reuniones con distintos operadores y me han dicho que sería bueno armar algún plan piloto que permitiera controlar a los

vehículos una vez por año, o cada dos años, y otorgar un certificado renovable, con un costo mínimo. De esa manera, se tendría la certeza de que los vehículos que circularan por la calle estarían habilitados para hacerlo, que es algo que hoy no ocurre y es la causante de una cantidad importante de siniestros.

SEÑOR BATTISTONI (Julio).- El problema planteado por la Asociación de talleristas es sumamente complejo.

En realidad, está sobre la mesa el concepto seguro, y algo que a nosotros nos interesaba mucho, y que fue planteado por los talleristas, y tiene que ver con la seguridad de las reparaciones realizadas a los coches siniestrados.

Cuando nos visitó la Unasev quedó claro que dicha Unidad está trabajando mucho para exigir que los coches, prácticamente, sean nuevos, con determinado tipo de frenos, señalización, o *airbag,* aunque algunas de esas cosas, inclusive con un pequeño accidente, se pueden llegar a perder, como los *airbag*, que son caros y difíciles de reponer. Entonces, por un lado exigimos determinadas cosas y, después, en este proceso que tenemos entre manos que es de qué manera aseguramos la calidad de las reparaciones, se terminan diluyendo.

Sin duda, creo que se debe gestionar todo lo relativo a la calidad del producto, que es la reparación. En tal sentido, creo que el Sucive podría jugar un papel importante, teniendo en cuenta lo planteado por el diputado Varela Nestier, ya que sería importante saber en qué condiciones se entregan los vehículos reparados y cuál es la calidad de la reparación. Por supuesto, se deberá contar con técnicos que establezcan alguna normativa y que realicen algún tipo de inspección. Hablamos de un control de calidad final del producto, a fin de saber si cumple con todas las garantías.

Asimismo, en la gestión de calidad se incluye lo que se denomina "aseguramiento de la calidad", es decir, que los que intervienen en la producción del producto estén acreditados para hacerlo, den certeza de que saben lo que están haciendo. Esta es una forma de asegurar la calidad del producto, y eso es lo que se reclama con respecto a la habilitación de los talleres

Por supuesto, esto está fuera de sus competencias, pero este tipo de reflexiones apunta a la realización de un proyecto de ley que abarque el tema de la manera más integral posible, aunque el tema de los seguros está fuera de las potestades de esta Comisión.

Por lo tanto, lo que estamos haciendo es solicitar sus conocimientos, como integrantes del Sucive, y su colaboración para dicha iniciativa. Sin duda, habrá un tiempo bastante largo para elaborar algún tipo de solución en este sentido, pero debe tenerse en cuenta que la dramática situación de los talleres mecánicos -que son pequeñas empresas a respetar- se ve afectada por esta guerra entre las aseguradoras

Solo me resta agradecer a los invitados la voluntad de colaborar con la Comisión y decirles que en el futuro esperamos tener una relación un poco más fluida si llegamos a elaborar alguna normativa.

SEÑOR ROSALES (Juan Carlos).- Voy a empezar por el final.

Somos nosotros los que agradecemos la oportunidad de haber podido concurrir a la Comisión.

No sé si saben -lo digo porque, inclusive, la población veía al Sucive como algo bastante lejano; era como una caja negra que nadie sabía lo que había-, pero el Sucive tuvo un proceso bastante complejo, que empezó en el período anterior, y que recién en

este período de gobierno el Congreso de Intendentes toma una mayor posesión del sistema; en realidad, el Sucive ha pasado a ser parte del Congreso de Intendentes.

No creo poder trasmitir todas las dificultades que tuvo y tiene el Sucive, ya que en determinado momento fue como tener diecinueve oficinas de tránsito, pero por suerte un día alguien las juntó. Aclaro que hace muchos años fui director de hacienda de una intendencia y que ahora soy contador del Congreso de Intendentes. Si bien con el señor Marcelo Metediera integramos la Comisión del Sucive, conocemos de adentro la problemática. En realidad, la problemática del Sucive es bastante más abarcativa que la que dio lugar a esta comparecencia, como el caso de los talleres, por mencionar este tema.

En realidad, el Sucive, actualmente, tiene un millón de autos activos, sin contar las motos y los camiones; además, por año, ingresan cincuenta mil vehículos -que son los que se venden-, que pasan a ser parte de las arcas de las intendencias. Hago este comentario en respuesta a lo manifestado con respecto a la relación con la Unasev.

(Interrupción del señor diputado Verri)

——Ese es uno de los puntos clave.

Yo no conocía muy bien el detalle de la comparecencia, pero si me hubieran preguntado cuál era, habría dicho que uno de los motivos podría ser el de los autos que se pierden por desguace, que hoy integran el activo del Sucive y no pagan patente. Por supuesto, no quiere decir que lo que ustedes plantearon no sea un problema, pero para un viejo contador de una intendencia el problema radica en que no se recauda a través del instrumento con que se cuenta.

Además, no sé si lo saben, pero la patente de rodados es el recurso número uno para algunas intendencias.

Sinceramente, nos pareció muy bueno el llamado, y nos gustaría que el relacionamiento fuera más regular, a fin de poder intercambiar ideas sobre diferentes temas. En realidad, nosotros tenemos una agenda de temas muy complicada para ser incorporada a la vida del Sucive, y uno de ellos es el de la inspección vehicular.

Por otro lado, quiero comentar algo que les va a parecer mentira. El señor Marcelo Metediera comentó que ayer hubo una reunión en Brasil por el tema de la placa Mercosur, que es la que nosotros ya tenemos incorporada y tienen los autos cero kilómetros, pero ese país todavía no la tiene. ¿Saben cuándo se empezó a analizar todo lo relativo a la placa Mercosur? En 1992, hace veinticinco años ¿Y por qué tema se comenzó a estudiar? Por la inspección técnica vehicular.

(Interrupción del señor diputado Verri)

——Para terminar debo decir que tomamos de muy buena forma el planteo realizado ya que, perfectamente, puede integrar la agenda del Sucive.

Además, como dije, pretenderíamos tener un mayor acercamiento con la Comisión.

SEÑOR METEDIERA (Marcelo).- En realidad, estos temas están unidos, y por eso hice referencia a los procesos que se están llevando a cabo, a fin de visualizar la generalidad.

En realidad, la preocupación que tenemos es saber desde dónde nos paramos para ver el tema del tránsito. Podemos hacerlo desde el lado de la seguridad del vehículo, lo que puede llevar a que no todas las personas puedan tener uno, o podemos hacerlo desde el punto de vista de qué es lo que estamos poniendo en la calle. Sin duda, eso es importante para la Inspección Técnica Vehicular, porque debemos saber qué vehículos

están circulando en la calle, que es un tema específico de seguridad. Por tanto, si tomamos en cuenta ese aspecto se estaría protegiendo a los peatones, además de a los otros vehículos.

Por lo tanto, creo que además de poner multas, estamos en condiciones de visualizar las cosas y de ponernos a trabajar en las razones por las que es necesario contar con una inspección técnica vehicular. Es claro que lo que queremos es que los vehículos que circulen en la calle sean seguros, que es algo que va más allá de la Unasev, que apunta a regular los elementos que deben tener los autos cero kilómetro. Por supuesto, eso está bien, pero el parque automotor todavía tiene una cantidad de vehículos con muchos años, por lo que esa dificultad todavía se va a dar.

Agradezco que podamos seguir manteniendo un intercambio con respecto a estos temas, porque hay un montón de cuestiones a analizar. En tal sentido, estamos haciendo un borrador -que en algún momento va a llegar por estos lados- para modificar la ley de subastas de vehículos incautados en la vía pública.

Es la única forma de sacarse un vehículo de arriba, pero tiene que pasar por un remate. Entonces, para las intendencias, para el Ministerio del Interior y para el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, es muy engorroso tener que hacer todo ese proceso.

También está el tema de la ley que establece la exoneración para los vehículos del año 1975 hacia atrás. Quedan exonerados pero con una inspección técnica; puede ser que sea un inspector técnico que haga la inspección técnica, que lo tienen todas las intendencias. Capaz que ahí hay una punta desde donde tomar el tema y con algún ajuste podría resolverse.

Por otra parte, pensamos que las aseguradoras deben aportar a esta solución, porque el trabajo que se hace de tránsito en todo el país para que bajen los siniestros de tránsito y los fallecidos, en definitiva, garantiza que no haya siniestros e, inclusive, garantizan más recaudación para las aseguradoras. Algún aspecto en ese sentido habrá que analizarse. Quizás, un vehículo que tenga la inspección técnica tendrá equis aporte de la aseguradora. Digo esto como elemento para sumar a este gran lío, que creo que debe ser parte de eso.

En cuanto a la placa del Mercosur, el diseño es estándar de tres letras. Dentro de los siete caracteres, cada país lo puede armar como quiere; tiene que respetar el diseño, la banda azul, el logo del Mercosur y la bandera del país. Ese es el estándar, y de ahí para arriba se hace algún ajuste y por eso es la modificación.

(Interrupciones)

——Por último, en cuanto a la inspección técnica, cabe señalar que el costo del valor de la patente se hace en función de los aforos de los vehículos. Por lo tanto, no hay ninguna tasa que se le sume al valor de la patente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos vuestra comparecencia a esta comisión y quedamos a las órdenes y disposición. Ustedes ya tienen el contacto de secretaría para que nos vayan pasando los temas en los que están trabajando para que nosotros también los consideremos.

(Se retira de Sala la Comisión de Seguimiento del Sucive)

——Continuamos con el trabajo de la Comisión.

SEÑOR BATTISTONI (Julio).- El tema planteado desde la comparecencia de la Asociación de Talleristas, como ya he dicho varias veces, es sumamente complejo y va más allá de lo que esta comisión pueda tratar porque el tema de los seguros, que es lo

que desencadena este problema, también abarca cuestiones de seguridad, por lo que muy bien podría participar la Comisión de Transporte y Obras Públicas. A su vez, hay complejidades en cuanto a las potestades de los organismos como Unasev y Sucive. En cuanto a aprobar algún tipo de reglamentación, también me parece que la Dirección Nacional de Pequeña y Mediana empresa debería tener opinión sobre este tema.

Solicito que, de alguna manera, tengamos una instancia de discusión un poco más extensa dentro de la comisión a fin de ordenarnos, es decir, saber hasta dónde vamos y hasta dónde aspiramos seguir porque, de lo contrario, seguiremos en la misma situación sin poder resolver absolutamente nada.

SEÑOR PRESIDENTE.- Sin duda que hay que ordenar el trabajo con respecto a este tema y debemos darnos la instancia en comisión de conversar para ver hacia dónde vamos con este asunto.

SEÑOR VERRI (Walter).- En función de lo que estamos tratando sobre el planteamiento de los talleres mecánicos, me gustaría que se convocara al directorio del Banco de Seguros del Estado a fin de tratar el tema.

SEÑOR CHARAMELO (Richard).- Me gustaría que se convocara a la gente de Industria, que en definitiva es quien da los permisos de importación de vehículos. El problema que tenemos acá es que no hay repuestos. Es decir, hoy por hoy, ante un siniestro, el tiempo de espera para conseguir un repuesto es realmente complicado, y ese fue el tema central de los talleristas: muchos autos no tienen repuestos. Inclusive, uno de los temas es que algunos autos que se permitían ingresar no cumplen con las normativas que otros países del primer mundo tienen y que ahora se piensa llegar a eso.

Me gustaría que se convocara a las autoridades del Ministerio de Industria, Energía y Minería para conocer la legislación y saber por qué no se exigen a las empresas importadoras de vehículos contar con un *stock* de repuestos porque, salvo alguna marca -que son pocas-, el resto tiene problemas con los repuestos. He tenido reuniones con aseguradoras privadas y todas dicen que el gran problema que tienen es cómo cumplir con los clientes porque cuando entran al taller, estos están abarrotados de autos -que no los pueden sacar; es un costo tenerlos parados-, ya que no hay repuestos para arreglarlos. Eso pasa con muchas marcas porque en este país ingresa un auto de cada modelo con diferentes especificaciones. Cualquier persona puede importar autos; importando más de cinco ya puede traer autos, cumpliendo con ciertas normas. Pero no necesariamente aseguran los repuestos. Por este motivo, me gustaría convocar a las autoridades del Ministerio de Industria, Energía y Minería porque creo que es la Cartera que define estos temas. Si acá se permite importar autos pero no se exige la contraprestación de brindar el servicio, el problema va a seguir. No sé quiénes otorgan los permisos de importación en este país.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

SEÑOR BATTISTONI (Julio).- Siguiendo la intención de lo que hablé y también la propuesta del diputado Verri, creo que deberíamos empezar por el principio del ovillo, que es el tema del seguro. Por supuesto que deberíamos invitar a quienes habilitan las importaciones de los vehículos, pero también está de por medio la habilitación o la capacidad técnica de los talleres. Por tanto, me parece que en algún momento deberíamos citar a la Dirección Nacional de Pequeña y Mediana Empresa porque, de alguna manera, todos estos talleres funcionan como pequeña y mediana empresa. Pero, en principio, comencemos por convocar al Banco de Seguros del Estado.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, estaríamos citando al Banco de Seguros del Estado por este tema y averiguaremos lo planteado por el diputado Charamelo en el

sentido de conocer quiénes otorgan autorizaciones para la importación de autos y repuestos para solicitar su comparecencia más adelante.

El segundo punto del orden del día es la consideración de los proyectos de fractura hidráulica para la obtención de hidrocarburos no convencionales. Como lo habíamos solicitado -después de tener algún inconveniente-, llegó a la comisión el proyecto de ley que había quedado de enviar el Poder Ejecutivo, luego de su comparecencia. Creo que está bueno empezar a dar forma a estas iniciativas que habían presentado tanto el diputado Verri -un proyecto de moratoria- como dos diputados del Partido Nacional referidos a la prohibición del *fracking* que después terminaron unificándose en uno solo. También tenemos a consideración el proyecto de ley presentado por el Poder Ejecutivo.

Tendríamos que conversar entre nosotros para ver qué proyecto tomaremos como base para hacer las distintas modificaciones. Hemos consultado a los legisladores del Partido Nacional que presentaron la iniciativa referida a la prohibición del *fracking* y les enviamos el proyecto de ley del Poder Ejecutivo al que hicimos algunas modificaciones que entendíamos convenientes. No sé si la comisión desea tomar este como base para la discusión de este asunto.

SEÑOR VERRI (Walter).- Tenemos dos proyectos de moratoria: uno presentado por nosotros y otro por el Poder Ejecutivo, que son muy similares en su esencia e, inclusive, en su redacción. Obviamente, propondría trabajar sobre nuestro proyecto, pero en función de que hay que hacerle modificaciones, lo que podríamos hacer es redactar un proyecto en común de la Comisión, que tome como base los dos proyectos de moratoria. Y si es posible tomar algún concepto del otro proyecto que existe sobre prohibición, sugeriría hacerlo. Entonces, se acordaría un texto y se informaría a cada una de las bancadas para que sea aprobado por unanimidad la próxima semana. Esa es nuestra propuesta.

SEÑOR VARELA NESTIER (Carlos).- En el mismo sentido que el señor diputado Walter Verri, quiero señalar que hay dos proyectos que efectivamente son muy similares, lo que facilita el trabajo. La diferencia sustancial está en la prohibición definitiva o en la prohibición parcial. Por lo tanto, me parece que podríamos trabajar en el proyecto que presenta el Frente Amplio -no es por ser hegemónico, sino simplemente práctico- y hacerle las modificaciones que se puedan acordar. Me parece que sería práctico presentar hoy, si es posible, las modificaciones que quiere plantear el Partido Nacional, porque las del Partido Colorado ya las tenemos, y reunirnos el miércoles habiendo realizado las consultas a nuestros sectores, a efectos de redactar un proyecto definitivo de la Comisión.

SEÑOR VERRI (Walter).- A los efectos de clarificarle al señor diputado Varela Nestier, quiero decir lo siguiente.

Obviamente, no nos vamos a poner de acuerdo sobre qué proyectos trabajar, pero es posible hacerlo sobre uno en común que vaya tomando de los dos lo mejor y armar uno. Esto es lo que queríamos hacer hoy para simplificar el trabajo.

Empezamos por el artículo 1º y vemos si ese es el camino.

SEÑOR VARELA NESTIER (Carlos).- Precisamente, por eso mencioné tener un proyecto de la Comisión. Intentemos recorrer ese camino.

El proyecto del Partido Nacional tiene algunas diferencias sustanciales y como hay posibilidades de incorporar propuestas, por una cuestión práctica, queríamos hacer las consultas con nuestros partidos y el miércoles traer una respuesta definitiva.

SEÑOR CHARAMELO (Richard).- El proyecto presentado por el Gobierno es el que nosotros tomamos para hacer las modificaciones. Como va a ser algo armado entre todos, vamos a empezar leyendo este proyecto y le vamos agregando lo que consideremos pertinente. Nosotros nos vamos a tomar un tiempo para tomar una decisión, porque hoy no estamos en condiciones para hacerlo. El sector de Alianza Nacional tiene una postura negativa. En definitiva, si hay algo que cambiar en el articulado, empecemos a tratar artículo por artículo, tomando como base lo que nos presenta el Gobierno, que es el que tiene la posibilidad de llevarlo adelante. El acuerdo al que lleguemos sobre esto, lo llevaremos a las diferentes bancadas para que resuelvan al respecto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que debemos realizar un proyecto como Comisión.

El Partido Colorado presentó un proyecto de moratoria y algunos integrantes del Partido Nacional uno sobre prohibición; también el Poder Ejecutivo presentó el suyo.

El proyecto que vino del Poder Ejecutivo fue repartido a los compañeros del Partido Nacional que plantearon el de prohibición, y les pedimos que nos hicieran llegar algunos aditivos o sustitutivos.

Creo que deberíamos hacer las consultas para que en la próxima reunión de la Comisión votemos este proyecto que hace tiempo venimos trabajando, ya que estamos en condiciones de hacerlo.

SEÑOR VERRI (Walter).- Sugiero que el artículo 1º quede armado. De ese modo, estaríamos intercambiando los conceptos de los dos proyectos.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

SEÑOR PRESIDENTE.- Vamos a tomar como base el proyecto del Frente Amplio, presentado por los señores diputados Saúl Aristimuño, Carlos Varela Nestier y Julio Battistoni.

SEÑOR VERRI (Walter).- En función de lo aclarado por la Secretaría en cuanto a la posibilidad reglamentaria que tenemos y de que los legisladores del Frente Amplio quieren tomar como base el proyecto presentado por ellos, vamos a sugerir modificaciones y sustitutivos a los artículos a efectos de compatibilizarlo con nuestro proyecto.

Quiero dejar constancia en la versión taquigráfica de que los proyectos son muy parecidos y en algunos casos son calcados. El nuestro que estaba ingresado en la Comisión tiene coincidencias con el del Poder Ejecutivo, y los legisladores del Frente Amplio lo han tomado como base. Nos alegra mucho que tengamos coincidencias en algo tan sensible como es el cuidado del medio ambiente ante la eventualidad de realizarse *fracking* en Uruguay, por lo menos por un tiempo hasta que un comité científico se expida y nos asesore con fundamentos técnicos sobre el tema. Esto es algo que evoluciona, como dijeron los geólogos que visitaron la Comisión e, inclusive, abogados especialistas en derecho ambiental, que también apuntaron en esa misma dirección. Por lo tanto, estamos hablando prácticamente del mismo proyecto, pero con diferentes firmantes.

(Diálogos)

——En conclusión, propondría: "Artículo 1º.- (Prohibición).- Prohíbese por un período de 4 (cuatro) años, a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, las actividades de explotación para la obtención de gas o petróleo por el procedimiento de fractura hidráulica (fracking) de esquistos u otras formaciones geológicas no convencionales que los pudieran contener".

Nosotros cambiamos el plazo y aceptamos que en lugar de cinco años fueran cuatro, a efectos de que sea aprobado el proyecto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Esta es la propuesta entonces del Partido Colorado y de nuestro sector del Partido Nacional.

Quiero aclarar que yo solo hablé con los legisladores de mi sector que presentaron el proyecto de prohibición, e hicimos algunos sustitutivos y aditivos. Los integrantes de Alianza Nacional tienen que analizar el tema porque puede haber matices.

Proponemos un sustitutivo al artículo 1º, que quedaría redactado de la siguiente manera: "Prohíbese el uso de procedimiento de fractura hidráulica (fracking) para la explotación de hidrocarburos no convencionales". O sea, le sacaríamos "por un período de cuatro años a partir de la entrada en vigencia de la presente ley".

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

——A partir de los planteos de los distintos partidos, Secretaría realizará los comparativos con las distintas modificaciones propuestas para que el próximo miércoles se ponga a consideración el proyecto.

SEÑOR VERRI (Walter).- Coincido con el enfoque.

SEÑOR BATTISTONI (Julio).- Quiero referirme a otro tema.

Quiero decir que, como Frente Amplio, estamos en condiciones de votar el artículo referente a la exoneración de tasa y tributo a determinadas importaciones, que fue desglosado, porque algunos diputados -creo que Mujica y Gandini- plantearon interrogantes en cuanto a la exoneración para pequeñas series de producción.

En la pasada reunión fundamenté por qué es importante tener acceso a este tipo de componentes electrónicos y llevar los prototipos a las líneas de producción. Muchas veces eso hace que se tenga que revisar el prototipo. Todo esto genera agilidad en la disponibilidad de componentes electrónicos y competitividad de las empresas

Tal cual estaba planteado originalmente era como una modificación de la ley de inversiones, la Ley Nº 16.906. El proyecto de ley que envía el ministerio contempla lo sustancial, que es la exoneración tributaria, y participación no preceptiva del despachante de aduana. Eso lo mantiene, pero agrega algunas cosas más que hacen a roles del Ministerio de industria, en el sentido de establecimiento de sanciones, más allá de las que figuran en el Código Aduanero y a la posibilidad de realizar inspecciones por parte del ministerio.

Creo que sería bueno aprobarlo lo antes posible. No sé si todos los partidos tienen posición al respecto.

(Diálogos)

——El artículo 262 que fue desglosado dice: "Facúltase al Poder Ejecutivo, previa declaratoria promocional de la actividad, a exonerar de tasas y tributos a la importación de insumos con destino al proceso de prototipado o pequeñas series de producción, asociados a la innovación tecnológica del sector de electrónica o robótica, así como a no requerir la intervención preceptiva del Despachante de Aduana en las operaciones aduaneras correspondientes, dentro de los límites y condiciones que se establezcan en la reglamentación". Esto se mantiene sustancialmente en el proyecto de ley que envía el Ministerio de Industria, Energía y Minería y agrega algunas facultades como para inspeccionar la normal aplicación de lo anterior.

(Diálogos)

SEÑOR PRESIDENTE.- Lo pondremos en el orden del día de la próxima reunión y si alguien realiza solicitud de audiencia por este tema lo recibiremos antes de ponerlo a consideración.

No habiendo más asuntos, se levanta la reunión.

===/